Deutscher Bundestag **Drucksache 19/12477**
19. Wahlperiode 16.08.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Nicole Westig, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/12135 –

Zuglängen in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Deutsche Bahn AG soll künftig mehr Personen auf der Schiene transportieren. Nach Ansicht der Fragesteller müssen verschiedene Faktoren hierfür vorliegen. Das Schienennetz muss zunächst eine entsprechende Kapazität aufnehmen können. Ein einwandfreier Zustand der Infrastruktur, digitale Leitsysteme und nachhaltige Investitionen in das Netz sind hierfür unabdinglich.

Die mögliche Anzahl der zu befördernden Personen ist dabei auch abhängig von der Kapazität der Züge selbst und somit von der Zuglänge. Zu kurze Züge können hierbei nach Ansicht der Fragesteller dazu führen, dass Wagen überfüllt sind und Kunden andere Verkehrsmittel nehmen müssen. Gerade bei Zugausfällen sind zu knapp berechnete Zuglängen ein Problem, da der nachfolgende Zug zumeist nicht die notwendige Kapazität aufweist.

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die allgemeine Zuglänge in Deutschland entwickelt?

   Ist ein Trend zu kürzeren Zügen im Personennahverkehr und Personenfernverkehr erkennbar?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist kein Trend zu kürzeren Fernverkehrszügen erkennbar. Für die Beurteilung des Verkehrsangebots und die Steigerung des Reiseverkehrsaufkommens im Personenverkehr ist jedoch nicht die Zuglänge entscheidend, sondern das Sitzplatzangebot. Hierzu beschafft die DB AG zusätzliche Fernzüge und erhöht die Anzahl der Sitzplätze durch ein Redesign vorhandener ICE-Züge.

Im Nahverkehr wird die Platzanzahl der einzelnen Zugverbindungen durch die Aufgabenträger in deren Vergabeanforderungen vorgegeben. In den von DB Regio AG bearbeiteten Ausschreibungen sind vor allem auf den vielbefahrenen Strecken Mehrbestellungen der Aufgabenträger erkennbar. Inwiefern dies auch zur Vergrößerung der Zuglänge führt, hängt vom eingesetzten Wagenmaterial ab, insbesondere bei Einsatz von Doppelstockwagen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 15. August 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zuglänge von ICEs auf den nachfolgenden Strecken seit 2010

Nach Auskunft der DB AG wurden die Sitzplatzkapazitäten der Züge betrachtet, die die angegebenen Relationen auf voller Länge befahren:

a) München–Berlin

München–Berlin: Erhöhung der Sitzplatzkapazität von 3,9 Mio. im Jahr 2010 auf 8,8 Mio. im Jahr 2019 durch 57 Prozent mehr Fahrten und Verlängerung der Züge (z. B. ca. 400 m statt ca. 200 m),

b) Berlin–Hamburg

Berlin–Hamburg: Erhöhung der Sitzplatzkapazität von 6,9 Mio. im Jahr 2010 auf 8,7 Mio. im Jahr 2019 durch Einsatz von ICE 1 (ca. 358 m) und ICE 4 (je nach Wagenzahl bis ca. 350 m),

c) München–Frankfurt am Main

München–Frankfurt am Main: Erhöhung der Sitzplatzkapazität der Linien 11 (über Stuttgart) und 41 (über Nürnberg) von 10,2 Mio. im Jahr 2010 auf 11,9 Mio. im Jahr 2019 durch ca. 3 000 zusätzliche Fahrten bei gleicher Zuglänge,

d) Köln–Berlin

Düsseldorf/Köln–Berlin: Erhöhung der Sitzplatzkapazität von 8,5 Mio. im Jahr 2010 auf 8,8 Mio. im Jahr 2019 durch Redesign der ICE-2-Züge bei nahezu unveränderter Zugzahl und Zugkonfiguration (zwei ICE 2 zu je ca. 205 m mit Flügelung in Hamm Richtung Ruhrstrecke – Düsseldorf und Wupperstrecke – Köln),Basel–Frankfurt am Main

e) Basel–Frankfurt am Main

Basel–Frankfurt am Main: Erhöhung der Sitzplatzkapazität von 7,3 Mio. im Jahr 2010 auf 7,7 Mio. im Jahr 2019 bei weitgehend unveränderter Zugkonfiguration (ICE 1 mit ca. 358 m),

f) Köln–Siegburg–Frankfurt am Main

Köln–Siegburg–Frankfurt am Main: Erhöhung der Sitzplatzkapazität von 20,9 Mio. im Jahr 2010 auf 24,5 Mio. im Jahr 2019 durch mehr Zugfahrten, in den meisten Fällen ICE 2 in Doppeltraktion (zus. ca. 410 m), neu eingesetzte ICE 2 teilweise in Einzeltraktion und ICE 4 (je nach Wagenzahl bis 350 m),

g) Stuttgart–Nürnberg

Stuttgart–Nürnberg: sowohl 2010 als auch 2019 kein Verkehr mit ICE-Zügen,

h) Frankfurt am Main–Hamburg

entwickelt?

Frankfurt am Main–Hamburg: Erhöhung der Sitzplatzkapazität von 8,3 Mio. im Jahr 2010 auf 8,6 Mio. im Jahr 2019 bei nahezu unveränderter Zugzahl durch Einsatz von längeren Zügen, insbesondere ICE 4 (je nach Wagenzahl bis 350 m).

3. Hat sich die Zuglänge der ICEs auf der Strecke Köln–Siegburg–Frankfurt am Main mit Umstellung auf den Sommerfahrplan 2019 verändert?

   Wenn ja, welche Tageszeiten sind von Änderungen betroffen?

Nach Auskunft der DB AG wurden zum 11. Juni 2019 folgende Fahrten von zweiteiligen ICE-3-Zügen auf einteilige ICE-3-Züge umgestellt:

- ICE 813 – Dortmund ab 6:00 Uhr, Köln ab 7:20 Uhr, Siegburg/Bonn ab 7:35 Uhr, Frankfurt an 8:41 Uhr (Verkehrstage: Montag bis Freitag),
- ICE 814 – Frankfurt ab 17:17 Uhr, Siegburg/Bonn an 18:19 Uhr (Verkehrstage: Montag bis Samstag).

4. Was sind die Gründe, weshalb Zugkürzungen durchgeführt werden (bitte absteigend nach Häufigkeit auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG sind Zugkürzungen im Fahrplanangebot die Folge von:

- Engpässen bei den verfügbaren Fahrzeugen:
  Diese resultieren beispielweise aus technischen Störungen, Ausfall von Zügen durch Unfälle oder Problemen bei der Zulieferung von zugesagten Fahrzeugen durch die Fahrzeugindustrie,
- Veränderter Nachfrage:
  Beispielsweise durch Veränderung von Nachfrageströmen durch die Inbetriebnahme von neuer Infrastruktur, Angebote anderer Anbieter sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333